

# 過度経済力集中排除法とトヨタ自動車工業に関する資料

著者	笠井 雅直
雑誌名	名古屋学院大学論集 社会科学篇
巻	47
号	1
ページ	157-168
発行年	2010-07-31
URL	<a href="http://doi.org/10.15012/00000687">http://doi.org/10.15012/00000687</a>

〔研究ノート〕

## 過度経済力集中排除法とトヨタ自動車工業に関する資料

笠井 雅 直

### 目 次

はじめに

- 一 過度経済力集中排除法とトヨタ自動車工業に関する経緯
- 二 トヨタ自動車工業の再建案
- 三 戦時末期のトヨタ自動車工業の経営とその意義について

### はじめに

戦後のトヨタ自動車工業に関しては、特に朝鮮戦争前後における同社の再建過程について、それが日本経済の再建のプロセスとも関連することから、問題関心も集中し、比較的、研究が進んでいるように思われる。海外においては、ポール・ケネディが著書『大国の興亡』において、「傾きかけていたトヨタを救ったのは、アメリカの国防省が初めて発注したトラックだった」<sup>(1)</sup>と指摘して以来のことであろうし、国内においても近年、研究が進んでいる<sup>(2)</sup>。しかし、この前史ともいえるべき、戦後の復興過程、戦後改革が実施された時期のトヨタ自動車工業のおかれた事情、特に財閥解体との関係については、社史などで触れられているにすぎなかったが、最近、呂寅満氏の研究によって解明が進むにいたっている<sup>(3)</sup>。社史のレベルから更に進んだ研究が求められている段階といえよう。ここでの資料紹介もこうした研究史に貢献しようとするものである。

あらためて、戦後のトヨタ自動車工業と戦後改革に関する経緯を振り返れば、次のようである。

戦後におけるトヨタ自動車工業の出発点は、日本を占領したGHQが自動車については、トラックに限り製造することを認めたことであった。「復興用トラック月産1500台の生産が許可された」(1945年9月)ことがそれであった。併せて、トヨタ自動車工業の各工場の民需転換が許可され、生産が再開されることとなった(同年12月)。同社の挙母工場はトラックおよび部品を、刈谷南工場は電装品を、刈谷北工場は自動車部品の製造および自動車の再生修理を、そして愛知工場はラジエーター、排気管、珐瑯鉄器などを生産することが、それぞれ許可された<sup>(4)</sup>。「各工場手持ちの資材および今後の配給資材の枠内」での生産再開であった<sup>(5)</sup>。

トヨタ自動車工業が直面したのは、GHQによる戦後改革の一環をなす財閥解体への対応であった。トヨタ自動車工業は、財閥解体の指定を免れるために、1945(昭和20)年11月の株主総会で、取締役会長豊田利三郎の退任を決定し、同時に同社の事業目的から「航空機ノ製造販売」を削除して定款を変更した。民需転換をはかった訳である。その後、同社の関係会社の社名を変更し、豊田製鋼、豊田工機、東海飛行機、トヨタ車体工業をそれぞれ愛知製鋼、刈谷工機、愛知工業、刈谷車体と改め

た。関係する企業間での役員兼任も廃止された。したがって、1946（昭和21）年時点における各社の代表者氏名は、豊田自動織機製作所（石田退三）、愛知製鋼（大島理三郎）、トヨタ車体工業（立松巖）、トヨタ自動車工業・愛知工場（宮崎徹）、豊田工機（菅隆俊）、トヨタ自動車工業・刈谷南工場（豊田喜一郎）となっている<sup>(6)</sup>。こうした対応措置にもかかわらず、1946（昭和21）年4月には、トヨタ自動車工業は、東洋綿花がトヨタ自動車工業の株式を保有していたことから、三井財閥系の制限会社に指定される<sup>(7)</sup>。

さらに、トヨタ自動車工業は、1947（昭和22）年12月に公布・施行された過度経済力集中排除法の指定会社となった（1948年2月）。指定そのものは、1949（昭和24）年1月に解除となる<sup>(8)</sup>。とはいえ、そこで提出された同社の再編計画は、特別経理会社として企業再建整備法（1946年10月、公布）の規定に沿って、手直しの上、新たに整備計画として作成され、認可申請書が大蔵大臣、商工大臣宛に提出され、実行される<sup>(9)</sup>。

以上の経緯の中で、トヨタ自動車工業は、既に、持株会社整理委員会（1946年8月、発足）に、保有する「有価証券の明細、他社への貸付金明細、ならびに関係投資会社に対する人的参加の明細」を報告していたが<sup>(10)</sup>、過度経済力集中排除法の適用に際しても、改めて、同様の資料を提出している。それは、戦後直後の同社の経営実態を明らかにする上でも、更に、同社の戦前の企業活動の内容を実態的に明らかにする上でも貴重であろう。しかし、その資料についてはたどり着くことはできなかったが、最近、持株会社整理委員会の資料を収集することができたので、同資料によって、戦後改革に対するトヨタ自動車工業の対応、当時のトヨタ自動車工業の経営実態、併せて、戦時下のトヨタ自動車工業について、資料によって見ていきたい。

## 一 過度経済力集中排除法とトヨタ自動車工業に関する経緯

『集排法手続記録 60 トヨタ自動車工業』（国立公文書館所蔵資料）によれば、1948（昭和23）年2月8日付けで、トヨタ自動車工業は、持株会社整理委員会から過度経済力集中排除法の適用会社となったことが通知される<sup>(11)</sup>。以下、同資料による。

1948（昭和23）年3月8日付けで、トヨタ自動車工業は、「過度の経済力の集中に該当するかどうかを決定する」件に関する「過度の経済力の集中の状態を記載した説明書」を持株会社整理委員会あてに提出する。提出者は、常務取締役の西村小八郎となっている。文書名は「過度ノ経済力ノ集中ニ該当スルカドウカヲ決定スル具体的基準（基準第二）ノ各項ニ就テ過度ノ経済力ノ集中ノ状態ヲ記載シタ説明書」となっている。そこでは、「自動車工業ハ既ニ自由競争下」に置かれていること、戦後においては自由に自動車工業に参入できること、参入を妨げる寡占状態あるいは参入阻止要因が無いことを記した上で、トヨタ自動車工業のかつての戦時下の状況について次の様に指摘している。

## 資料1

〔前略〕

四、昭和十二年以降ノ戦時総動員政策ノ結果他ノ組織工事事業場会社又ハソレ等ノモノノ一部ヲ取得シ且ツ特別ノ独占権ト支配力ヲ享有シタトキ

昭和十八年十一月第二次企業整備命令ニ基キ解散ノ止ムナキニ至ツタ中央紡績株式会社ヲ合併シタガ之ハ次ニ述ベル止ムヲ得ザル事情ニヨルモノデ特別ノ独占権ヲ得ル為トカ、支配力ヲ享有スルト言フガ如キ事実ハ全然ナイ

中央紡績株式会社ハ中央紡織株式会社、豊田紡織株式会社、協和紡績株式会社、豊田押切紡織株式会社及ビ内海紡績株式会社ノ五社ガ合併シ昭和十七年三月十一日誕生シタモノデ機械設備ハ精紡機五一三、七五六錘、撚糸機三二、五二八錘、織機七、四八六台ヲ保有シテ居タガ昭和十八年第二次企業整備命令ハ中小繊維工業ノ存続ハ許サレズ大体百万錘目標ヲ以テ統合整備ヲ命ゼラレタノデ同社ハ他ニ合併スルカ解散スルカヨリ外途ハナカツタガ其ノ従業員ヲ如何ニ処理スルカガ一番重要ナ問題トナツタ。然シ現在ノトヨタ自動車工業株式会社ヲ今日アラシメタ草分けノ人々ハ殆ンド総テ中央紡績株式会社ノ役員及従業員ト席ヲ同ジクシテ来タ同僚デアリ中央紡績ノ従業員ノ新ラシキ職場トシテハ全然未知ノ会社ニ行クヨリハ昔ノ同僚デアリ気心ノ解ツタ人達ノ多イトヨタ自動車ニ来ルコトガ一番幸福デアルト言フ事由ヨリトヨタ自動車工業株式会社ニ合併シテ欲シイト言フ申出ガ出テ来タ

然シテ其ノ当時ノトヨタ自動車ハ生産モ挙ツテ居リ労力ハ相当不足シテイタ為中央紡績ノ従業員ヲ受入レル余裕ハ充分アリ又昔ノ同僚ト提携出来ル途デモ有ツタノデ中央紡績株式会社ト合併スル決意ヲシタ訳デアル。機械設備ハ一切政府ニ供出スル様命ゼラレテ居タシ、新ニ取得スル工場モ紡績工場デアツテ、当時ノトヨタ自動車工業株式会社トシテハ即座ニ之ヲ利用スル計画モナク買手ヲ探シテ処分シテ行ク考ヘ以外独占権トカ支配力ノ行使トカ言フガ如キ事実ガ全然ナイ事ハ明白ノコトデアル。

扱テ右ノ如ク中央紡績株式会社ト合併ノ結果取得シタ土地建物、機械設備ノ処分デアルガ、機械設備ハ産業設備営団ニ供出シタノデ比較的早く処分スル事ガ出来タ（只機械設備ノ一部ハ海外移駐ヲ命ゼラレテ居タガ、戦争ノ熾烈化ニ伴ヒ輸送困難トナツテ梱包ノ儘終戦トナツタ）ガ土地、建物ハ当時カ、ル紡績工場ノ買手ハ少ク急速ニ処分スルコトハ不可能デアツタガ其ノ処分状況及ビ予定ハ左記ノ如クデアル。

### 記

工場名	所在地	処分時期	処分先処分予定先
大阪事務所	大阪市東区南本町三ノ八	二〇・三・一九	戦災ニヨリ焼失
刈谷南工場	愛知県碧海郡刈谷町大字 刈谷字岡溜池一番地	再編成計画認可后	現在自動車用電装部品ノ製作及紡績ニ利用 民成紡績株式会社（第二会社）ニ現物出資予定

刈谷北工場	愛知県碧海郡刈谷町大字 刈谷字御霊山一番地	再編成計画認可后	現在米空軍ノ自動車修理、日本電 装株式会社（第二会社）ニ現物出 資予定
名古屋工場 （栄生工場）	名古屋市西区米田町	一九・一一・一〇	株式会社豊田自動織機製作所へ譲 渡
中川工場	名古屋市中川区運河通り 四丁目	再編成計画認可后	現在珙瑯鉄器製品ノ生産及自動車 修理、トヨタ自動車販売株式会社 （第二会社）ニ現物出資予定
岐阜工場	岐阜県羽島郡柳津村	一九・六・二五	名古屋陸軍造兵廠ニ譲渡
尾崎工場	大阪府泉南郡尾崎町	再編成計画認可后	日本紡織株式会社へ譲渡
海南工場	和歌山県海南郡名高町	一九・一・一四	日東紡績株式会社へ譲渡
広工場	和歌山県有田郡広村	一九・一・一四	〃
名高加工工場	和歌山県海南郡名高町	一九・二・一	恵美須屋工具工業株式会社へ譲渡
川北工場	和歌山市栗	二〇・七・九	罹災焼失
中ノ島工場	和歌山市中ノ島	再編成計画認可后	遊休 片山喜之助商店へ譲渡
紀ノ川工場	和歌山市栗	二〇・六・一六	笠野化学工業株式会社へ譲渡
和歌山起毛 仕上工場	和歌山市本町八丁目	二〇・七・九	罹災焼失
和歌山起毛 起毛工場	和歌山市西釘貫町三ノ三	〃	〃
和歌山元営業所	和歌山市本町五丁目	〃	〃
野蚕研究所	愛知県知多郡東浦村字石 浜	〃	遊休 未定

##### 五、関連性ノナイ事業分野ニオケル活動ニヨツテ、競争ヲ制限シ又他ノ者が独立シテ事業ヲ営ム機会 ヲ妨ゲル程ニ集積シタカバ大デアルトキ

前述セル如ク戦時中海外移駐ヲ命ゼラレテ居タ紡績機械（三五、七〇〇鍾）ガ梱包ノ儘手持トナ  
ツタノデ紡績復元ノ御許可ヲ得テ刈谷南工場ノ余地ヲ利用シテ紡績部ヲ作ツタ、而シテ嘗テノ中  
央紡績株式会社ノ従業員ハ当紡績部ニ還リ本然ノ職場ニ落付ケタ事トナツタ、一方従来ノ電装部  
門ハ電装部品ノ製造ノ傍ラ電気器具ノ生産ヲ始メ又名古屋中川工場（旧中央紡績ノ工場）ヲ利用  
シテ自動車ノ修理工場トシ其ノ傍ラ珙瑯鉄器製品及小型印刷機ノ生産ヲ始メタガ何レモ其ノ生  
産数量ハ僅少デアリ同企業内ニ於テ占ムル割合ハ特記スルニハ余リニモ微々タルモノデアル。

然シ乍ラ前述ノ紡績業ハ当然自動車工業ノ如キ重工業内ニ於テ発展シ得ルトハ考ヘラレナイノ  
デ之ヲ分離独立セシムベク関係当局ニ願出タ時ハ恰モ企業再建整備ノ時期ニ際セシタルタメ当  
該部門ノミノ早期分離ハ認メラズ今日ニ及ンダモノデアル。又電装部品部門ハ前述セル如ク  
斯業発達ノタメニハ米国ノ如キ自動車工業ノ先進国ノ例ヲ見テモ斯業専門ノ独立体ヲ採ラシム  
ル方ガ良イコトガ明デアルトメ電装部品部門ノ分離独立ハ当初ノ計画デアツタ訳デ幸ヒ既ニ当該

部門ノ組織ハ完備シ独立会計ヲ完全ニ実施シテ居ル現状デアリ、又中川工場ニ於ケル珐瑯鉄器製品部門モ将来輸出品トシテ立チ得ル目標モ有リ既ニ原材料ノ獲得製品ノ販売等総テ自力デ行ヒ独立会計組織ヲ採ツテ居ル。

右ノ如ク主ナル分工場ハ何時デモ独立シ得ル態勢下ニ在リ且翻ツテトヨタ自動車工業株式会社トシテモ経理面ヨリ考ヘテ不要資産ノ処分ヲ為スト共ニ、旧債務ノ整理ヲナシ挙母工場ノミヲ以テ終始一貫自動車生産ニ従事スル本然ノ姿ニ帰ル時ト考ヘラレルノデ別冊ノ如キ再編成計画ヲ実行セントスルモノデアル。

これによれば、戦時における繊維工業部門の取り込みとなった中央紡績との合併は、戦時経済統制への対応であり、なんら「独占権」「支配力」の行使ではなく、戦後、いち早く、その分野を分離し、挙母工場によって自動車生産に邁進する方向を進めているとしている。併せて、戦時下の、関係工場の所管先の変遷の激しさが戦時下のトヨタ自動車工業が巻き込まれた戦時経済の混乱振りを示すようで興味深いものがある。

## 二 トヨタ自動車工業の再建案

「再編成計画の作成に関する意図の簡単な説明書」（1948年3月8日）として記されたトヨタ自動車工業の再建計画は次の通りである。

### 資料2

再編成計画作成ニ関スル意図ノ簡単ナル説明書

第二会社名	事業目的	工場名
新トヨタ自動車工業株式会社	自動車ノ製造	挙母工場、蒲田工場
民成紡績株式会社	紡績	刈谷南工場
日本電装株式会社	自動車用電装部品小型モーター	刈谷北工場
	ラヂオ電気器具ノ製造	
愛知エナメル株式会社	珐瑯鉄器製品、小型印刷機ノ製造	中川工場
トヨタ自動車販売株式会社	自動車及同部品ノ販売	中川工場及芝浦工場

### 備考

- (1) 右第二会社ノ設立ハトヨタ自動車工業株式会社（旧会社）ノ現物出資ニヨリ、設立シ、旧会社ハ、解散ス
- (2) 刈谷北工場ハ賠償指定ヲ受ケテ居リ現在米国空軍ノ自動車修理ヲ行ツテ居ルノテ、日本電装株式会社（現在刈谷南工場）ハ直ニ北工場ニ移転出来ナイガ、同会社設立ニ際シテ北工場ノ土地建物、構築物ハ、同社ニ現物出資ス

- (3) 現在ノ中川工場ノ土地、建物、構築物ハトヨタ自動車販売株式会社ニ与ヘ東京芝浦工場ト共ニ同社ノサービス工場トスル予定ニ付愛知エナメル株式会社ハ将来他ニ移転スル予定
- (4) トヨタ自動車販売株式会社ハ旧会社ノ販売部門ヲ独立セシメタモノデ当該販売会社ハ新トヨタ自動車工業株式会社ノ製品ノミヲ一手ニ引受ケ之ヲ各地方販売店ニ卸売リスルモノデ且販売店並ニ一般消費者ヘノ「サービス」トシテ前記両工場ニ於テ「トヨタ車」ノ修理ヲナス  
右ノ趣旨ニヨリ旧会社が現物出資シテ得タル当該販売会社ノ株式ハ一括新トヨタ自動車工業株式会社ニ譲渡スルモノトス

社史などで指摘されているように、新設の第二会社として、新トヨタ自動車工業株式会社、民成紡績株式会社、日本電装株式会社、愛知エナメル株式会社、そしてトヨタ自動車販売株式会社という五社に分割・設立する案が検討されたことが知られる。

その後、1948（昭和23）年4月8日付けで、「第十八条の規定による再編成計画書」が持株会社整理委員会に提出されている。その中での「再編成計画の明細書」では「トヨタ自動車工業株式会社（旧会社と称す）は第二会社（新トヨタ自動車工業株式会社、民成紡績株式会社、日本電装株式会社、中川工業株式会社、トヨタ自動車販売株式会社）を設立し解散す」となっている。その資料は次の通りである。

### 資料3

#### 再編成計画の明細書

〔前略〕

#### 1、会社の存続又は解散の別 解散する場合には第二号に掲げる事項

トヨタ自動車工業株式会社（以下、旧会社と称す）は第二会社（新トヨタ自動車工業株式会社、民成紡績株式会社、日本電装株式会社、中川工業株式会社、トヨタ自動車販売株式会社）を設立し解散す。

#### 2、存続又は第二会社の商号、主なる事業目的並びに本店及び支店の所在地

〔前掲、資料2の表を参照〕

〔以下、略〕

再編成計画の中で設立予定の新会社であるトヨタ自動車販売については、次の指摘が知られている。

「トヨタ自販〔1950年から1982年まで存続したトヨタ自動車販売〕の分離独立が企てられたのは、昭和24年の夏頃からである。その前年の3、4月ころにも話が出たことがあるが、このときは、過度経済力集中排除法に対応するための方策として考えられたものであるため、「自工」〔トヨタ自動車工業〕が集排法の適用を解除されるとともに、立消えとなった」<sup>(12)</sup>。

その際の設立の趣旨は、神谷正太郎の回想によれば「販売会社が、これだけ売れると算定し、それ以上はトヨタ自工はつくってはいけない」という「需要に見合った生産」体制の構築という観点からであった<sup>(13)</sup>。そのことは、再編成計画において、「旧会社が現物出資をなし株式の総数を引き受け」



た後の、残余分の処分について、「トヨタ自動車販売株式会社の全株式は新トヨタ自動車工業株式会社に一括譲渡」の予定となっており、トヨタ自動車販売以外の会社については「(イ) 第二会社の役員従業員 (ロ) 本社所在地の地方人 (ハ) 一般」の順に配分するのとは、かなり異なっていたことも整合的であり、両社の一体性が当初から狙いとするところであった。

さらに、第二会社の設立によって「処分さるべき有価証券」の一覧が、掲載されているが、ここでは、同じ日付の、後掲資料5に続く「当社〔トヨタ自動車工業〕の所有株式並びに証券左の如し」の一覧を見ておこう。それは、次の通りである。

## 資料4

株式名	株数	一株の払込高	帳簿価格
愛知工業株式会社	600,000	25.00	7,500,000.00
刈谷車体株式会社	156,000	50.00	7,800,000.00
愛知製鋼株式会社	94,600	50.00	2,838,000.00
刈谷工機株式会社 (旧)	58,800	50.00	2,804,760.00
〃 (新)	58,800	25.00	1,323,000.00
日本自動車配給株式会社	40,000	50.00	2,000,000.00
日東紡績株式会社 (旧)	80,000	50.00	799,452.80
〃 (新)	48,000	25.00	1,200,000.00
日本鍛圧工業株式会社 (旧)	1,400	50.00	42,000.00
〃 (新)	1,700	35.00	25,500.00
国華工業株式会社 (旧)	9,000	50.00	360,000.00
〃 (新)	12,100	50.00	484,000.00
株式会社平塚製作所	19,950	50.00	897,750.00
丸山住宅有限会社	1,720	100.00	773,890.00
豊田産業株式会社 (旧)	2,600	50.00	130,000.00
〃 (新)	20,700	27.50	569,250.00
株式会社山本工場	13,000	50.00	692,775.00
神奈川県自動車配給株式会社	5,300	50.00	371,000.00
挙母鉄工株式会社	6,820	50.00	341,000.00
東京都自動車販売株式会社	5,300	50.00	270,000.00
恵美須屋工具工業株式会社	15,000	50.00	248,581.54
中央精機株式会社 (旧)	750	50.00	37,500.00
〃 (新)	4,200	50.00	210,000.00
挙母土地住宅株式会社	1,200	50.00	6,000.00
京都トヨタ販売株式会社	4,000	50.00	180,000.00



## 名古屋学院大学論集

日本電気自動車製造株式会社	3,000	50.00	144,000.00
名古屋自動車工業株式会社	1,000	50.00	50,000.00
豊友商事有限会社	750	100.00	70,500.00
朝日石綿工業株式会社	2,200	50.00	110,000.00
帝国自動車工業株式会社	2,000	50.00	100,000.00
株式会社豊田自動織機製作所（旧）	30,000	50.00	1,493,400.00
〃（新）	30,000	50.00	1,500,000.00
ユタカ木材株式会社	1,140	50.00	57,000.00
上信越繊維株式会社	3,000	20.00	54,000.00
大同メタル工業株式会社	1,000	50.00	50,000.00
日本通運株式会社	1,300	50.00	50,000.00
三泰石綿工業株式会社	600	50.00	15,000.00
日本蚕糸製造株式会社	1,210	25.00	27,225.00
大興運輸株式会社	400	50.00	24,500.00
徳山鉄板株式会社	200	50.00	8,800.00
日本団体生命保険株式会社	250	12.50	3,125.00
日本麻類繊維株式会社	60	50.00	2,700.00
東洋レーヨン株式会社	32,660	37.50	1,351,175.00
日本特殊陶業株式会社	4,000	50.00	200,000.00
昭和産業株式会社	6,966	50.00	125,388.00
自動車鋳物株式会社	2,250	50.00	112,500.00
大建産業株式会社（旧）	1,000	50.00	78,000.00
〃（新）	1,012	25.00	25,300.00
中央ゴム工業株式会社	14,400	50.00	13,335,600.00
熊沢機械株式会社	1,000	50.00	0
東亜木材貿易株式会社	10	25.00	250.00
愛知県亜炭組合	1,000	100.00	100,000.00
紀州ネル工業組合	60	100.00	66,000.00
豊栄炭業有限会社	5	1,000.00	5,000.00
和歌山織物工業組合	5	99.40	497.00
西部珪瑯鉄器工業組合	80	150.00	12,000.00
愛知県自動車整備統制組合	50	100.00	5,000.00
愛知県機械器具統制組合	1	250.00	250.00
名古屋中川港機械器具工業会	1	1,000.00	1,000.00
計			39,076,669.34

上の有価証券は、基本的には旧の有価証券となっており、戦時下の企業間関係のあり方を示すものとなっている。当該企業の総株式数に対してトヨタ自動車工業の保有株がどの程度の割合を示しているかについては示されていないが、株式数量によって、その大凡の関係は窺い知られるであろう。株式数のランクでは、1943（昭和18）年に川崎航空機工業と共同出資で設立された東海飛行機が戦後、社名変更した愛知工業が60万株で図抜けているが、以下、刈谷車体（15万6千株）、愛知製鋼（9万4600株）、日東紡績（8万株）、刈谷工機（5万8800株）、日本自動車配給（4万株）、東洋レーヨン（3万2660株）、豊田自動織機製作所（3万株）、平塚製作所（1万9950株）と続いている。トヨタ自動車工業の戦時下における動向が知られるであろう。平塚製作所は、1940（昭和15）年に、傷痍軍人のための工場として設立されたものであり、東洋レーヨンは、1941（昭和16）年に、トヨタグループの庄内川染工所と庄内川レーヨンを吸収合併していた関係からであった。

なお、設立される第二会社・新会社のトップ・社長は、次のように予定されていた。新トヨタ自動車工業が豊田喜一郎、民成紡績が吉川十四男、日本電装が林虎雄、中川工業が池永龍、トヨタ自動車販売が専務取締役として神谷正太郎となっている。各社の役員兼任状況をみると、豊田喜一郎は、トヨタ自動車販売の取締役を、神谷正太郎が新トヨタ自動車工業の取締役に兼ねているだけであった。当時の、旧会社の役員構成としては、トヨタ自動車工業については、「（社長）豊田喜一郎、（常務）隈部一雄、西村小八郎、神谷正太郎、（取締役）斉藤慶之助、吉川十四男、林虎雄、池永龍、大野修司、豊田英二、山中清一、斉藤尚一、大西四郎」となっていることからすれば<sup>(14)</sup>、大変な変化と言えるであろう。

### 三 戦時末期のトヨタ自動車工業の経営とその意義について

次に「法律第二百七号の規定により指定したトヨタ自動車工業株式会社の件」（昭和23年4月8日）の資料について見ると、「一 企業の歴史」、そして「調査票」の中の「会社の大株主十名について左記事項」（昭和22年12月末現在）が戦時下のトヨタ自動車工業の事情を明らかにするものとして興味深いものがある。以下、見ていくこととしよう。

まず、「一 企業の歴史」資料は次の通りである。

#### 資料5

持株会社整理委員会御中

法律第二百七号第三条の規定により指定したトヨタ自動車工業株式会社の件  
番号 第二四八号 日時 昭和二十三年四月八日  
再編成の基準（基準三）の各項目に該当する事実を記載した説明書  
社名 トヨタ自動車工業株式会社  
身分氏名印 常務取締役 西村小八郎

## 一、企業の歴史

トヨタ自動車工業株式会社は昭和十二年八月二十八日資本金 一、二〇〇万円を以って愛知県西加茂郡挙母町の現挙母工場に於て誕生し逐次工場を整備拡充し昭和十四年に資本金を三、〇〇〇万円に昭和十七年に 六、〇〇〇万円にまで増資し自動車の生産に専念していたが昭和十八年の第二次企業整備命令により解散するの止むなきに至っていた旧中央紡績株式会社と合併し左記の工場を取得したが機械は一切産業設備営団に供出を命ぜられていたので旧中央紡績株式会社の中川工場を供出機械の梱包工場とし挙母工場に一番近い刈谷の南工場に挙母工場の電装部門を移転し北工場は航空機部品を生産し新たに取得した工場も紡績工場であるので会社としても直ちに之を利用する計画もなく処分する予定であった。

而して資本金は合併により、九・一五〇万円（払込済資本金七・一二九万円）となった。

終戦後前記中川工場は、自動車の再生、修理並に、珙瑯鉄器及印刷機を南工場は、紡績並に自動車用電装品の生産の傍ら電気器具の生産を、開始したが、挙母工場は依然として自動車の生産に専念している。其他政府の強制による買収、合併、特許権の使用、官庁の援助、生産能率の優越性等の、事実はなし

[以下、略]

次に、過度経済力集中排除法の指定取消指令（昭和24年1月21日）に添付された「証拠書類及びその他の資料」の一部をなす「調査票」の中の「一二、(ロ)」 「会社〔トヨタ自動車工業〕の大株主十名について左記事項」（昭和22年12月末現在）について見ると、

## 資料6

氏名	住所	所有株式数	全発行株式数 に対する割合
豊田自動織機製作所	愛知県碧海郡刈谷町大字熊字油木二ノ一	299,360	16.35%
豊田産業株式会社	名古屋市中村区笹島町一ノ二三	219,839	12.11
東洋綿花株式会社	大阪市高麗橋三丁目一番地	210,115	11.48
持株会社整理委員会	東京都千代田区内幸町二ノ一三和ビル内	160,000	8.743
豊田喜一郎	東京都世田谷区玉川等々力町一丁目二一一一番地	74,236	4.057
豊田利三郎	名古屋市東区白壁町二丁目五番地	63,659	3.481
閉鎖機関整理委員会	東京都千代田区丸ノ内一ノ二 台銀ビル内	63,180	3.449
上海紡織株式会社	大阪市東区高麗橋三丁目一番地 東洋綿花株式会社内	44,045	2.406
株式会社三井本社	東京都日本橋区室町二丁目一番地	20,000	1.092
藤野勝太郎	大阪市東区南久太郎町二丁目五番地ノ一 住友銀行 船場支店ビル四階 藤野事務所	31,425	1.717

戦時下、豊田自動織機製作所は、トヨタ自動車工業の最大株主としての位置にあったが、上の一覧に拠れば依然として、最大株主であったことが、あらためて知られよう。トヨタ・グループの持株会社であった豊田産業の役割を上回るものと云えよう。併せて、トヨタ自動車工業も、戦時下、系列企業に対する持株を拡大することで、事実上、トヨタ自動車工業と豊田自動織機製作所の連合体制でグループの拡大が図られたといえよう。すでに見たように、トヨタ自動車工業における保有株のなかでは、豊田自動織機製作所の持株数や株式価格がかなりの額に達していることから、その役割には大きなものがある。更に、先の資料4から、トヨタ自動車工業が、豊田産業の株式保有を著しく増加させていることから、トヨタ自動車工業が、豊田産業の機能を引き継ぎつつあったことと併せて、考慮すれば、トヨタ・グループが、豊田産業を持株会社としつつも、産業財閥として戦時下に展開したことがあらためて知られよう<sup>(15)</sup>。

かくして、過度経済力集中排除法の指定が、1949（昭和24）年に解除されたのち、トヨタ自動車工業は、一転して、存続会社となり、第二会社として、日本電装株式会社、民成紡績株式会社、愛知珐瑯株式会社を設立することとなった。トヨタ自動車工業としては、「資本金の増加により旧勘定債務を返済し、特別経理会社の指定を返上して、会社経理を正常な状態に復帰させた」のであった<sup>(16)</sup>。他方、豊田自動織機製作所も特別経理会社の指定の解除を申請して（1946年9月）、「自力更生」による再建を辿っている<sup>(17)</sup>。

しかし、トヨタ自動車工業は、まもなく、ドッジラインの実施による深刻な不況に直面することとなる。

## 注

- (1) ポール・ケネディー（鈴木主税訳）『大国の興亡』下巻、草思社、1988年、212ページ。
- (2) 武田晴人「第5章 自動車産業」武田晴人編『日本産業発展のダイナミズム』東京大学出版会、1995年、など。
- (3) 呂寅満「第3章 企業再建」武田晴人編『日本経済の戦後復興』有斐閣、2007年。
- (4) 『トヨタ自動車30年史』1967年、234-235ページ。
- (5) 『創造限りなく トヨタ自動車50年史』1987年、191ページ。
- (6) 『愛知県商工人名録 昭和21年度版』1946年。
- (7) 前掲、『創造限りなく トヨタ自動車50年史』193-194ページ。
- (8) 同上、214-215ページ。
- (9) 同上、214-215ページ、前掲『トヨタ自動車30年史』266ページ。
- (10) 前掲『トヨタ自動車30年史』260ページ。
- (11) 『集排法手続記録 60 トヨタ自動車工業』国立公文書館所蔵資料、以下、基本的には、同資料による。
- (12) 『トヨタ自動車販売株式会社の歩み』1962年、36ページ。
- (13) エコノミスト編集部編『戦後産業史への証言 二 巨大化の時代』毎日新聞社、1977年、30ページ。
- (14) 『中部日本会社要覧 1948』中部経済新聞社、1948年4月。
- (15) 愛知東邦大学地域創造研究所編『戦時下の中部産業と東邦商業学校』唯学書房、2010年の拙論「戦時下の軍需工業と愛知」を参照）。

- (16) 『トヨタ自動車30年史』277ページ。前掲、呂寅満「第3章 企業再建」は、この過程の詳細な検討となっている。
- (17) 『40年史』株式会社豊田自動織機製作所，1967年，334ページ。